

Ha sortit el número 5 de la col·lecció editorial Temps Moderns "El somni de l'oest" de Gabriel Genovart. Reproduïm un capítol dins aquesta revista.

TEMPS MODERNS



Gabriel Genovart

## El somni de l'Oest

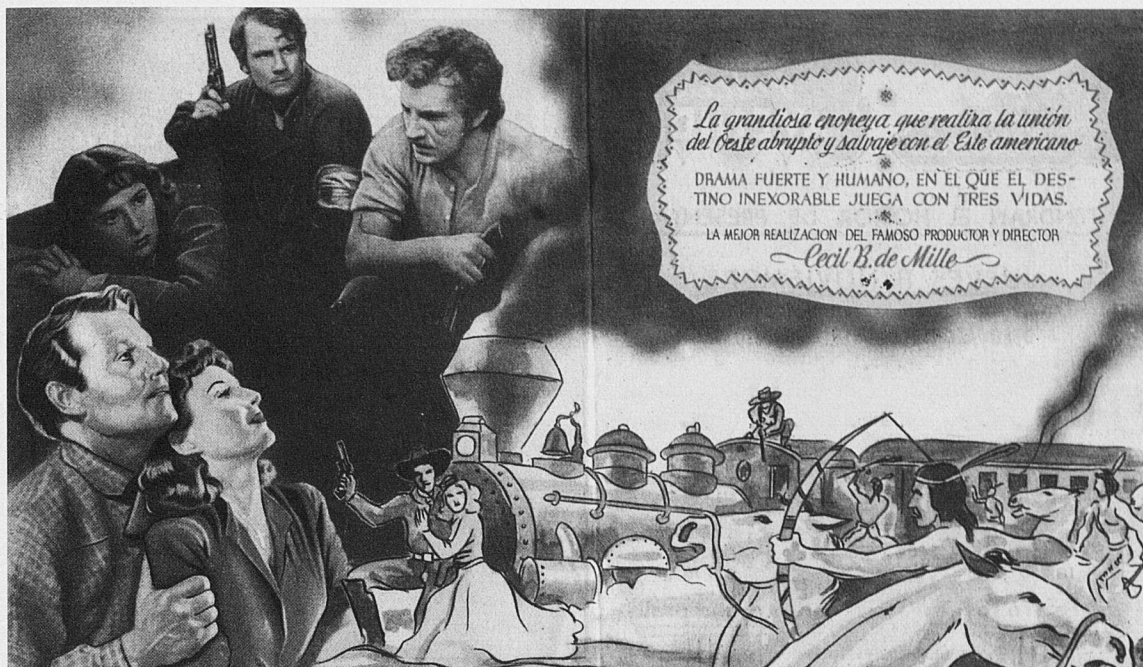
**M**'encanta el cine i m'encanten els trens. En conseqüència, m'agraden moltíssim les pel·lícules amb trens. I com que, en matèria cinematogràfica, el *western* figura entre els meus gèneres predilectes, resulta perfectament lògic que m'agradi especialment els *westerns* amb ferrocarrils.

Els trens han donat molt de si en el cinema en general i en el *western* en particular. Tant pel que fa a la creació de situacions purament visuals com pel que respecta a la creació de situacions dramàtiques, els ferrocarrils han proporcionat un interessantíssim joc cinematogràfic. Hitchcock, que era un geni en aquestes dues coses (la visualitat i la dramatització), va fer un ús magistral del tren en un bon nombre de les seves pel·lícules: a 39 escalones, *Alarma en el expreso*, *Sospecha*, *Sabotaje*, *La sombra de una duda*, *Extraños en un tren* i *Con la muerte en los talones*, principalment.

Hitchcock a part, la història del cinema està plena de pel·lícules magnífiques i de seqüències meravelloses que tenen el tren com a referent principal o, si més no, destacat. Trens que arriben, trens que parteixen, trens que passen...; homes i dones que entaulen coneixença, o que s'acomiaten, o que es retroben després de llargues absències i separacions a les andanes d'una estació; il·lusions i esperances que neixen, que es trenquen, que reneixen

o moren definitivament al compàs de les entrades i sortides dels ferrocarrils; vides humanes que, com els rails de les vies fèrries, divergeixen, convergeixen, s'entrecreuen fugaçment o s'allunyen cap al punt de fuga de l'horitzó; persones que arriben tard i perden un tren que és tant com perdre el tren de la vida; altres que arriben just en el darrer moment, però encara són a temps d'agafar, per molt poc, un tren que ja se'ls escapava; cors enamorats que esperen sota la pluja, a la paleta d'un vagó, el ser estimat amb el qual havien de partir i que mai no compareixerà; trens que es detenen perquè en baixin, o hi pugin, personatges enigmàtics, inquietants, que porten no se sap molt bé quins secrets o quines intencions amagades; ferrocarrils que roden a velocitats vertiginoses i es persegueixen, descarrilen, xoquen o són escenari d'intrigues complicades i escenes d'alta tensió..., quan no de situacions de comèdia o de moments còmics i gags divertidíssims. Citarem només una mostra representativa de títols d'una relació que podria ser inacabable i que, des del terror al *slapstick*, passa per una ampla diversitat de gèneres (drames, melodrames, cinema negre, pel·lícules bèl·liques, films d'aventures i comèdies de la més variada factura i estil): *El maquinista de la General* (Buster Keaton, 1926), *El expreso de Shanghai* (Joseph von Sternberg, 1932), *El puente de Waterloo* (Mervyn LeRoy, 1940), *Los hermanos Marx en el Oeste* (Edward Buzzell, 1940), *Perdición* (Billy Wilder, 1944), *Breve encuentro* (David Lean, 1945), *El andén* (Eduardo Manzanos, 1952), *Estación Termini* (Vittorio de Sica, 1953), *Los apuros de un pequeño tren* (Charles Crichton, 1953), *Deseos humanos* (Fritz Lang, 1954), *Locuras de verano* (David Lean, 1955), *Conspiración de silencio* (John Sturges, 1955), *El puente sobre el río Kwai* (David Lean, 1957), *Con faldas y a lo loco* (Billy Wilder, 1959), *La India en llamas* (J. Lee Thompson, 1959), *El tren* (John Frankenheimer, 1964), *Doctor Terror* (Freddie Francis, 1964), *El coronel Von Ryan* (Mark Robson, 1966), *Pánico en el Transiberiano* (Eugenio Martín, 1972), *El espíritu de la colmena* (Victor Erice, 1973), *El emperador del Norte* (Robert Aldrich, 1973), *Asesinato en el Oriente Exprés* (Sidney Lumet, 1974), *El tren de los espías* (Mark Robson, 1979), *El tren del terror* (Roger Epottiswoode, 1980), entre moltes altres més.

Els estudiosos de la simbologia profunda han descobert que la figura del tren ha irromput dins l'imaginari col·lectiu per assolir un lloc destacat a l'univers dels nostres símbols inconscients. En els dibuixos i somnis infantils, així com dins la vida i somnis dels adults, el tren ha vingut a assolir, dins la societat tecnològica, equivalents simbòlics que en segles passats s'expressaren amb les imatges de les diligències i els cavalls. La xarxa ferroviària, l'estació de partida, la d'arribada, el cap de l'esta-



ció, el revisor, la locomotora, els vagons, els bitllets, les incidències amb l'equipatge, els túnels, el descarrilament, el xoc entre combois, etc., apareixen sovint en els somnis —i també en el cinema— com a expressió d'una conflictivitat psíquica emocional o de significats simbòlics de caràcter subconscient, fins al punt de poder afirmar sense cap reserva que la *imago* del tren ja forma part, per dret propi, del repertori d'arquetipus de l'inconscient col·lectiu.

I si ens centram en el western, hem de dir que també els trens, amb totes les seves dimensions simbòliques, hi han tingut un lloc preminent. És forçós citar en primer lloc la pel·lícula amb la qual va néixer el gènere: *Asalto y robo a un tren* d'Edwin S. Porter, l'any 1903. Si la història del setè art havia començat, com aquell qui diu, amb les imatges mòbils de trens filmats pels germans Lumière, la història del western, que és un dels gèneres més purament cinematogràfics, també va començar amb el tràfec accidentat d'un comboi ferri. Tot just ara se'n compleix un segle, com molt bé ve recordant la revista *Temps Moderns* al llarg del present any de 2003. Després del film esmentat, els ferrocarrils no deixaren de ser una presència assídua a les pel·lícules del *Far West*, fins al punt que hi ha hagut historiadors del cinema que han parlat de "westerns de cavalls" i de "westerns de ferrocarrils" com a dos subgèneres del cine de l'Oest (que, al capdavant, haurien començat a l'uníson amb la pel·lícula de Porter). Aquesta presència, que sovint ha assolit caràcters èpics i dramàtics, té fites tan importants com *El caballo de hierro* (tota una obra mestra de John Ford de l'any 1924) i, a continuació, ja dins l'època més clàssica del gènere, s'han de mencionar especialment pel·lícules com *Tierra de audaces* (Henry King, 1939), *Unión Pacífico* (Cecil B. DeMille, 1939), *Dodge, ciudad sin ley* (Michael Curtiz, 1939), *La venganza de Frank James* (Fritz Lang, 1940), *Solo ante el peligro* (Fred Zinneman,

1952), *La pradera sin ley* (King Vidor, 1955), *El tren de las 3,10* (Delmer Daves, 1957) i *El último tren de Gun Hill* (John Sturges, 1958), sens oblidar l'extraordinari inici de *Río Lobo* (Howard Hawks, 1970) i les esplèndides i efectistes seqüències filmades per Georges Marshall a *La conquista del Oeste* (1963) que són tot un homenatge, no únicament als trens dels westerns, sinó també a les escenes més dinàmiques protagonitzades pels combois ferroviaris al llarg de la història del cinema en general i de l'època muda molt particularment.

De totes aquestes pel·lícules, el més emblemàtic dels "westerns ferroviaris" és probablement *Unión Pacífico* de Cecil B. DeMille\*. Ara, que el tren a Mallorca torna a estar damunt fulla —escric aquestes línies a finals de maig de 2003, quan els ferrocarrils retornen, després de vint-i-cinc anys d'absència, a les terres del llevant de l'illa (de moment han arribat, i ja és molt, fins a Manacor)—, m'ha vingut al pensament, tal volta perquè tant els trens com les pel·lícules formen part de la meua memòria sentimental, aquest vell film de la Paramount que, en el seu moment, va fer història.

El "senyor DeMille" (com li deia Norma Desmond) tal vegada no va ser mai el director de cap obra mestra rodona, però no hi ha dubte que fou el director de films notabilíssims i que, com molts dels vells realitzadors procedents de l'època silent del cinema, va ser un extraordinari creador de seqüències visuals, concebudes generalment amb una utilització magistral de les el·lipsis i un brillant sentit de l'espectacle. De tot això en fa gala a *Unión Pacífico*, una pel·lícula de 1939 que revisitava un tema que ja havia tractat John Ford l'any 1924: la magna epopeia col·lectiva nacional de l'habilitació, entre 1863 i 1869, de les vies fèrries que possibilitaren, per part de les companyies "Central Pacific" i "Union Pacific" (una des de l'est i l'altra des de l'oest), el primer gran ferrocarril transcontinental de



la història, enmig de tots els enormes obstacles i entrebancs que suposaren l'hostilitat permanent de les tribus índies, l'oposició dels grans ramaders, les maniobres subterrànies de polítics i financers sense escrúpols, la rivalitat entre les dues empreses implicades per avançar-se l'una a l'altra i les quasi insalvables dificultats orogràfiques del terreny, fins a arribar al solemne moment històric en què els rails arribaren al punt d'encontre prefixat (a Promontory Point, prop de la ciutat d'Ogden, a l'estat de Utah, el 10 de maig de 1869).

Poc després d'aquella memorable gesta històrica (que, mesclada amb intrigues novel·lesques i notable abundància de recursos i mitjans cinematogràfics, havien de narrar en imatges, molt lliurement, tan John Ford a l'època muda com Cecil B. DeMille en ple cinema sonor), el ferrocarril es va inaugurar també a Mallorca. Però des que s'establí la primera línia fèrria entre Palma i Inca l'any 1875, fins a creuar en un zig-zag diagonal quasi tota l'illa per venir al meu poble d'Artà l'any 1921, hagueren de passar, exactament, quaranta-sis anys! És a dir, quasi vuit vegades més del temps que s'havia tardat a posar en funcionament aquell trajecte transcontinental de mils de quilòmetres de llargària a la llunyana Amèrica de les pel·lícules. Veurem ara, per tornar de bell nou fins a l'extrem oriental de l'antic traçat, quin temps hauran de menester.

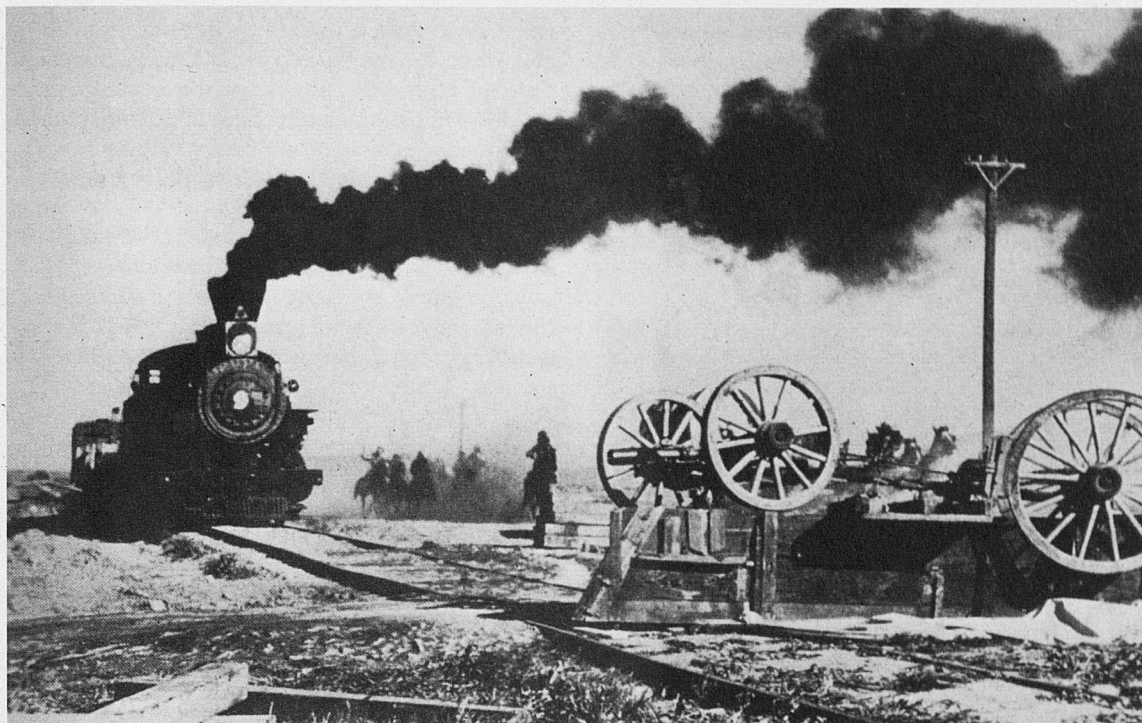
Quan, ara com ara, el restabliment d'aquest servei ferroviari és, per mi com per molts de paisans meus, tan sols una il·lusionant perspectiva de futur, emergeixen mentrestant de la memòria els records d'aquells trens de la infantesa que semblaven trets de les pel·lícules del *Far West*. Aquelles velles locomotores a vapor de la "primera època", fabricades quasi totes en el darrer terç del segle XIX, amb pistons i bieles que s'accionaven per calderes de carbó, i aquells vagons de fusta encadellada i plataformes d'accés haurien pogut figurar perfectament, sense desentonar gens ni mica, a qualsevol western (a *Unión Pacífico* o a *Dodge, ciudad sin ley*, per exemple). Aquelles màquines i furgons es mantingueren en funcionament regular fins a les darreries dels anys cinquanta, quan començaren a ser reemplaçats per les modernes locomotores Ferrostahl, amb tracció de motors dièsel, i per nous remolcs per a passatgers. Es guanyà en comoditat amb la substitució, però bona part d'una vella aurèola romàntica va morir amb la desaparició d'aquells ferrocarrils que eren ja quasi centenaris. (¿Hi ha quelcom més romàntic que una vella estació on encara suren les emocions i les nostàlgies de tot quant va arribar, va partir, va tornar o se n'anà per a sempre amb els trens llunyans del record?).

Veure partir un d'aquells trens de fumassa i carbonissa i de xiulo afilat i estrident —i no en parlem ja del fet de pujar-hi per anar fins a Manacor, Inca o Palma— era, per a un infant d'aquells temps, com a romandre captat per la seducció d'una aventura; un somieig en el qual els agraciats paisatges per on el ferrocarril transitava podien arribar a fusionar-se amb els espais imaginaris de les ficcions cine-

matogràfiques. Era gairebé com que tressar amb la imaginació per paratges de praderes verdes i planícies immenses amb estols de bisons, ramats bovins, indis salvatges i saltejadors de trens, encara que les vies només passassin, realment, pels termes de Son Servera, de Petra, de Sant Joan o de Sineu. El viatge Artà-Palma podia arribar a convertir-se així en una espècie d'*Unión Pacífico* de la fantasia.

Aquell western de DeMille, que era una producció, com hem dit, de 1939, es degué estrenar a Espanya poc després del Moviment. Però es va restrenar amb tots els honors una dècada després, quan la Paramount, devers l'any 1953, va posar en circulació per les sales d'exhibició espanyoles una sèrie d'èxits memorables dels anys trenta i principis dels quaranta: *Fatalidad*, *Tres lanceros bengalíes*, *Si no amaneciera*, *Siguiendo mi camino* i la magnífica *Cleopatra* del mateix Cecil B. DeMille formaven també part d'aquest lot extraordinari de pel·lícules inoblidables en reposició. Fou llavors quan els al·lots de la meva generació poguérem veure *Unión Pacífico*.

*Unión Pacífico* era una d'aquestes pel·lícules que et deixava la retina impressionada per mil imatges colpidores i el cor tot ple d'emocions. I com que de l'abundor del cor en vessa la boca, no únicament parlàvem mitja setmana de la pel·lícula que havíem vist el diumenge, sinó que era també habitual que els recents records cinematogràfics estimulassin els nostres jocs infantils. Em contava un vell mestre rural, jubilat de fa anys, que podia endevinar perfectament quin tipus de pel·lícula havien projectat el diumenge anterior en el poble pels jocs dels seus alumnes en el temps dels esplais. Jugar entre setmana a la pel·lícula vista la tarda dominical era un entreteniment freqüent que venia a enriquir la ja de per si frondosa varietat dels jocs de carrer més antics i tradicionals. Va ser l'aportació que va fer el cinema a l'activitat lúdica infantil quan encara sobreviuen molts de jocs populars que avui, com tantes altres coses, tristament també han desaparegut. Jugàvem que érem pirates, vaquers, aviadors, soldats, espadatxins, policies, exploradors i un caramull de coses més... La setmana que havíem vist *Unión Pacífico* devia ser ja temps de primavera, perquè el sol encara era alt quan sortíem d'escola, aquells capvespres. En acabar la jornada lectiva, anàvem escapats a les nostres cases per cercar el berenar i reunir-nos tot seguit a uns indrets determinats que eren els llocs habituals de concentració de les colles d'al·lotea. I allà desplegàvem tota la nostra capacitat de jugar fins que la fosca entrava i s'acabava el dia. Una de les tardes que seguiren la visió del western de DeMille, algú de la colla —degué ser un d'aquells companys més grans que normalment liderava el grup— va donar l'ordre d'anar a jugar a l'estació del tren: "Anem a veure les maniobres" —digué l'al·lot gran—. I, tots plegats, alguns a peu i altres en bicicleta, partírem alhora cap a l'indret indicat. Ningú no va mencionar *Unión Pacífico*, però jo juraria que, en el nostre



fur intern, l'impuls que ens motivava a acudir a aquell lloc era el record recent d'un es de imatges cinematogràfiques i el desig de rememorar, de qualche manera, la tarda apassionant d'aventures ferroviàries d'una pel·lícula l'Oest.

D'altra banda, cal dir també que el tren i el seu entorn ja formaven part, de per si, dels nostres escenaris lúdics preferents. Quan s'acostaven les festes de Nadal, anàvem pels voltants de l'estació i de les vies per cercar *cagaferro* (una espècie d'escòria brescada i ferruginosa de carbó cremat que tiraven les locomotores i que ens servia per fer les muntanyes dels betlems). Altres vegades, aplicàvem l'orella sobre els rails per veure qui primer advertia la vibració produïda per un tren que s'aproximava (com els indis de les pel·lícules i dels tebeos posaven l'oïda sobre el terra per detectar a temps el galop de genets enemics que s'acostaven). En ocasions, deixàvem sobre un carril una moneda de cinc o deu cèntims —qualsevol altra d'un valor superior hagués suposat un dispendi prohibitiu en aquella època— perquè el tren li passàs per damunt (resultava així una efígie deforme d'aquell general que era "*Caudillo de España por la gracia de Dios*", una imatge aplanada i grotesca que expressava la realitat esperpèntica del país que ens havia tocat viure, amb molta més propietat i exactitud que no pas la moneda en el seu estat normal). I, llavors, hi havia encara les *maniobres*, que, aleshores, vistes de tant en tant, constituïen tot un espectacle. Com que Artà era final de línia, la disposició del comboi s'havia de capgirar per complet per tal que pogués tornar sortir cap a Palma; i tal cosa significava la reubicació dels vagons per a passatgers a la part davantera i els furgons de mercaderies a l'extrem posterior, amén d'haver de voltar la màquina sobre una plataforma giratòria i recol·locar-la després al

davant de tot. Tota una complexa operació que et podia evocar perfectament escenes i moviments que havíem vist a les pel·lícules. A *Unión Pacífico*, per exemple.

Molt poques coses del darrer quart del segle XX m'han produït més tristesa que el fenomen progressiu de la mort (o supervivència agònica) dels antics cinemes de poble i la desaparició quasi simultània dels vells trens de la part forana fins a deixar reduïda la xarxa ferroviària mallorquina, altre temps tan estesa, a una expressió esquifida del que abans havia estat. L'opulenta societat nascuda del desenvolupament econòmic (i concretament, a la nostra illa, del *boom* turístic) no va fer emmalaltir només la gent de telemania, com diu Francisco Baena, sinó de *cotxermania*, també. Com que ja teníem un cotxet (o un cotxot) per als nostres desplaçaments, oblidàrem la importància i la necessitat del transport col·lectiu, amb tot el grau de civilitat que aquest servei representava. Com que ja teníem un "cine petit" dins ca nostra, ens anàrem oblidant del plaer compartit de les sales de teatre i de cinema i de l'insubstituïble goig estètic que aquests espectacles comporten quan es contemplen en el seu lloc natural. I, en comptes de renovar i modernitzar una cosa i altra, ho deixàrem morir o desaparèixer quasi tot. Concretament, al llevant de l'illa, mentre les estacions abandonades ploraven de pena, també anaven tancant, o finien per diverses causes, locals tan entranyables com el *Teatre Principal*, la *Sala Imperial* i el *Cine Goya* de Manacor, el *Cine Ideal* de Sant Llorenç des Cardassar, el *Cine Unión* de Son Servera, el *Teatre Principal* de Capdepera i l'*Oasis Cinema* i el *Teatre Principal* d'Artà. Sortosament, en aquests darrers temps, una encertada política del Govern autonòmic i la no menys laudable



iniciativa de les corporacions locals han portat a terme una recuperació en aquests sectors, que, esperem, segueixi progressant per la mateixa via. Però, entretant, quina desolació la dels últims anys del passat segle!

Quantes vegades he recordat, aquests anys passats, aquella divertida pel·liculeta anglesa de Charles Crichton (una d'aquestes comèdies delicioses dels estudis Ealing) que portava per títol *Los apuros de un pequeño tren* i contava les peripècies que eren capaces de passar les persones més humils i algunes de les "forces vives" de dues petites comunitats humanes per tal d'aconseguir la supervivència d'aquell pintoresc trenet que les unia i de tot quant representava sentimentalment aquell mitjà de transport i comunicació. ¿Per què no férem aquí el mateix? Vaig veure aquesta pel·lícula a l'Oasis Cinema del meu poble en un dels meus diumenges d'infància; i el seu record m'ha portat sempre a la memòria el dolor punyent dels trens i dels cines que han mort en aquests darrers anys i de la diferència amb què els deixarem perdre, perquè, econòmicament, havíem progressat molt i tot això ja no importava.

I quantes vegades he recordat també aquella escena memorable de l'extraordinària pel·lícula d'Orson Welles, *La magnificència dels Amberson*, a la qual Eugene Morgan (Joseph Cotten), coinventor de l'automòbil i fabricant d'aquests "cotxes sense cavalls", divaga filosòficament, en el curs d'una sobretaula, respecte del progrés i la civilització. A *The Magnificent Ambersons* (absurdament titulada a Espanya *El cuarto mandamiento*), un film de 1942 ambientat en els albors del segle XX, Orson Welles tracta amb una enorme sensibilitat un dels temes predilectes de la seva obra cinematogràfica: el regust amarg que comporta el pas dolorós del temps i el canvi inevitable de les coses velles per allò que les ve a reemplaçar. A l'escena referida, els membres de l'aristòcrata i decadent família Amberson conversen, després d'haver sopat, amb el seu convidat Eugene Morgan, pioner de la indústria automobilística i avançat d'una nova època que ja ha començat a entrar. A un moment donat, el jove i altiu George Minafer Amberson (Tim Holt), l'hereu del clan familiar, li enfloca sense cap mirament la seva opinió personal al fabricant de cotxes: "Els automòbils —li diu— són una molèstia inútil i mai no s'haurien d'haver inventat". Els vells Amberson se senten incòmodes davant el que consideren una manca de delicadesa de l'insolent jove vers el comensal convidat, i li'n reproveixen el comportament. Però, lluny de molestar-se, Eugene Morgan, que ha dedicat tota la seva vida al nou invent, desgrana amb serena malenconia la següent reflexió: "No estic gens segur que George s'equivoqui amb la seva opinió sobre els automòbils. A pesar de tota la seva velocitat, potser signifiquin una passa enrere en la civilització. És possible que no augmentin la bellesa del món ni la noblesa de l'ànima humana. No n'estic segur. Però l'automòbil ha arribat i totes les coses seran diferents per tot allò que ens porta.

Per la seva causa canviaran les guerres i canviarà la pau, i crec que també és probable que la mentalitat de la gent canviï de manera subtil a causa de l'automòbil. I és possible que George tingui raó. I també és probable que dintre de deu o vint anys, si podem observar el canvi que s'ha produït aleshores a l'interior dels homes, jo no pugui defensar el motor de gasolina i hagi d'estar d'acord amb George que l'automòbil mai no es degué d'inventar".

No es tracta ara d'entrar a discutir sobre quines són les innovacions que, tot i significar més progrés tecnològic, comporten una grau major o menor de civilització, ni es tracta tampoc de sustentar la convicció, decididament reaccionària, que "qualsevol temps passat fou millor". Les innovacions, simplement, arriben, i les coses passen a ser diferents. Però, dit això, cal afegir tot seguit que aquesta illa nostra, avui congestionada de ciment i d'automòbils, fa cinquanta anys era molt més bella; i, malgrat totes les pobreses, fosques i mancances d'aquells temps de dictadura, era també, en multitud d'aspectes, infinitament més *civilitzada*. Compagin el progrés tecnològic amb la civilització i no pas amb la barbàrie és avui, i serà més de cada dia, un repte permanent i molt difícil. Mentrestant, conec algun amic que, trenta anys després, ha volgut fer de bell nou el trajecte ferroviari i sentimental que separa Manacor de Palma. Els nous trens —benvinguts siguin— són més còmodes, ràpids i puntuals i suposen la recuperació racional d'un transport col·lectiu que mai no s'havia d'haver deixat de banda. Però la visió de la Mallorca interior que han pogut contemplar des de les finestrelles dels vagons de passatgers ha estat, a molts de punts del recorregut, desoladora: les terres abandonades, els sementers sense conrar i els arbres envellits d'una agricultura agònica; i parets seques esbaldregades, un camp rururbanitzat amb casetons *cutres* i una proliferació absurda de murs de formigó sense gairebé un pam de superfície que no es trobi empastifat de *grafittis* horribles.

A vegades, fa ganes de tancar els ulls i somniar com fèiem de nins quan havíem vist pel·lícules com *Tierra de audaces*, *Unión Pacífico* o *Dodge, ciudad sin ley*. Somniar en praderes verdes, en pasturatges abundosos, en manades de bisons... I en les tribus índies indòmites, i resistents, de les terres verges. ■

(\*) Títol original: *Union Pacific*. Títol versió espanyola: *Unión Pacífico*. Any: 1939. Productor adjunt: William H. Pine. Productor i director: Cecil B. DeMille. Producció i distribució: Paramount. Guió: Walter DeLeon, C. Gardner Sullivan i Jesse L. Lasky, a partir de la novel·la *The Troubadour*, d'Ernest Haycox. Fotografia: Victor Milner, en blanc i negre. Direcció artística: Roland Anderson. Música: Sigmund Krumgold i John Leipold. Muntatge: Anne Bouchens. Duració: 135 minuts. Intèrprets principals: Joel McCrea (Jeff Butler), Barbara Stanwyck (Mollie Monahan), Robert Preston (Dick Allan), Brian Donlevy (Sid Campeau), i Akim Tamiroff, Anthony Quinn, Evelyn Keyes i Francis McDonald.

#### Referència bibliogràfica

BAENA, F. *Los programas de mano en España*. Barcelona (Cornellà de Llobregat): F. B. P., 1994.  
CHEVALIER, J.; GHEERBRANT, A., op. cit.